Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6916**
16. Wahlperiode 06. 11. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/6755 –

Förderung des Luftverkehrs durch Hermesbürgschaften

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bekämpfung der globalen Erderwärmung und die Minderung der Folgen des Klimawandels sind die größte umweltpolitische Herausforderung, vor der die Menschheit heute steht. Der globale Charakter der Klimaänderungen und die herausragende Bedeutung des Exports für die deutsche Wirtschaft verpflichten Deutschland nicht nur die Emissionen im eigenen Land zu reduzieren, sondern auch beim Export Fragen der Klimawirksamkeit und Möglichkeiten der CO_2-Reduktion in Augenschein zu nehmen. Hierfür ist die gesamte Exportförderungspolitik einschließlich der Exportkreditgarantien der Bundesrepublik Deutschland auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen auszurichten. In den Umweltleitlinien der Hermesdeckungen werden bisher Fragen nach den Auswirkungen der zu fördernden Projekte auf die Produktion von Treibhausgasen kaum angesprochen. Die Lieferung von Verkehrsmitteln (wie z. B. Flugzeuge, Schiffe und Lkw) werden in den Hermes-Umweltleitlinien als grundsätzlich nicht prüfrelevant angesehen, da hier die Auswirkungen auf die Umwelt ausreichend bekannt seien. Das Wachstum im Flugverkehr hat aufgrund der zunehmenden Emissionen von CO_2 und der bisher noch nicht endgültig absehbaren Klimawirkungen anderer Triebwerksemissionen in großen Höhen heute und mehr noch in Zukunft eine große Bedeutung für den globalen Klimawandel. Die Förderung von Flugzeugexporten gehört zu den Hauptaktivitäten der Exportkreditgarantien des Bundes: Zwischen 2002 und 2006 wurde laut Hermes-Jahresberichten der Export von 308 Airbus-Flugzeugen mit einem Gesamt-Deckungsvolumen von 5,8 Mrd. Euro unterstützt. Dies entspricht über 11 Prozent der insgesamt gedeckten Einzeldeckungen von 52,5 Mrd. Euro. Nach Schätzungen des World Wide Fund For Nature (WWF 2007: Flying Low, The UK Export Credit Guarantee Department and Climate Change) emittiert ein durchschnittliches Flugzeug während seiner Betriebsdauer mindestens 1 Mio. Tonnen CO_2. Allein die in den letzten 5 Jahren durch Hermes gedeckten Airbusse würden demnach über 300 Mio. Tonnen CO_2 emittieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom 1. November 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, zukünftig die möglichen Auswirkungen von durch Hermes gedeckten Projekten auf den Klimawandel im Rahmen der Umweltleitlinien von Hermes zu berücksichtigen, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die zur Deckung beantragten Geschäfte werden nach den OECD Common Approaches on Environment and Officially Supported Export Credits geprüft, und es erfolgt ein Abgleich der Projekte mit Weltbankstandards. Mit den neuen Environmental, Health and Safety Guidelines (EHS) der Weltbankgruppe werden erstmals für bestimmte Sektoren Standards für CO_2-Emissionen oder andere Treibhausgase eingeführt und damit auch bei der Prüfung solcher Anlagen im Rahmen von Hermesdeckungen berücksichtigt.

2. Wäre die Bundesregierung bereit, ähnlich der Ex-Im Bank, CO_2-Emissionen von Projekten die durch Hermesdeckungen gefördert werden zu dokumentieren und zu veröffentlichen, und wenn nicht, wie begründet sie ihre Haltung?

Eine seriöse und aussagekräftige Veröffentlichung von CO_2-Emissionen hermesgedeckter Projekte würde voraussetzen, dass die entsprechenden Informationen flächendeckend für alle Projekte zur Verfügung stehen. Dies ist angesichts der Tatsache, dass ein erheblicher Teil der abgesicherten Geschäfte bloße Zulieferungen deutscher Exporteure zu größeren Projekten betrifft und das Geschäft für den Exporteur bei Inbetriebnahme der Anlage, also zu dem Zeitpunkt, an dem tatsächlich Emissionen anfallen, bereits abgeschlossen ist, nicht zu gewährleisten.

3. Erachtet die Bundesregierung es für sinnvoll auf der Grundlage der vorab zu ermittelnden CO_2-Emissionen Reduktionsziele für durch Hermesdeckungen geförderte Projekte zu formulieren, und wenn nicht, wie begründet sie ihre Haltung?

Da keine flächendeckenden Informationen über Emissionen von Anlagen, die durch deutsche Exporteure mit Hermesdeckung beliefert werden, vorliegen oder erhoben werden können, ist es auch nicht sinnvoll, Reduktionsziele festzulegen. Eine Festschreibung von über die Anforderungen der OECD-Umweltleitlinien hinausgehenden Reduktionszielen würde deutsche Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten benachteiligen. Nach Angaben aus der Export- und Kreditwirtschaft findet bereits heute eine Hinwendung zu Lieferanten aus Ländern statt, die nicht an die OECD-Umweltleitlinien gebunden sind.

4. Hält die Bundesregierung es angesichts der wachsenden Emissionen des Luftverkehrs für zeitgemäß, bei Flugzeugen komplett auf eine Umweltprüfung zu verzichten, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die tatsächlichen Emissionen eines Flugzeuges hängen u. a. vom Flugzeugtyp, von der Beladung (Passagiere, Fracht) und vom Einsatzgebiet (Langstrecke, Kurzstrecke) ab. Diese Daten sind vorab im Rahmen der Antragsprüfung für eine Hermesdeckung nicht mit Sicherheit zu bestimmen. Zur Abschätzung von Emissionsfrachten bei Flugzeugen wird daher mit Mittelwerten für Kerosinverbrauch pro Flugkilometer und/oder Passagier gerechnet. Diese Werte sind jedoch für einen vorgegebenen Flugzeugtyp konstant. Eine individuelle Umweltprüfung für jedes einzelne Flugzeuggeschäft würde somit keinen Informationsgewinn bedeuten, zumal auch standortspezifische Aspekte, wie sie bei Industrieanlagen auftreten, bei Flugzeugen keine Rolle spielen.

5. Für wie viele Flugzeuge der Firma Airbus, aufgeschlüsselt nach Typen und Jahren, hat die Bundesregierung in den letzten 10 Jahren (1997 bis 2006) Exportkreditgarantien übernommen?

	1997	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
A 300			5							
A 310		1								
A 319	4	12	4	33	3	10	5	8	17	21
A 320	2	10	31	30	31	20	23	25	21	20
A 321		2	2	10	2	11	9	12	3	5
A 330	8	6	14	42	24	11	8	17	22	13
A 340	8	4	10	1	11	5	2	9	12	1
gesamt	22	35	66	116	71	57	47	71	75	60

6. Sind der Bundesregierung Zahlen über den zu erwartenden CO_2-Ausstoß während der voraussichtlichen Betriebsdauer der durch Hermes gedeckten Flugzeuge bekannt?

   Falls ja, bitte möglichst nach Flugzeugtyp differenziert auflisten?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Findet eine Kosten-Nutzen-Analyse der durch Hermesdeckungen zu fördernden Projekte unter Berücksichtigung der durch CO_2-Emissionen verursachten Kosten, ähnlich wie im Stern-Report (Stern Review on the Economics of Climate Change) beschrieben, statt, und falls ja, wie hoch schätzt die Bundesregierung die durch 1 Tonne emittiertes CO_2 verursachten Kosten ein?

Siehe Antwort zu Frage 1.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333